TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta)

2011. gada 16. jūnijā *

Lieta C-351/10

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Verwaltungsgerichtshof* (Austrija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2010. gada 24. jūnijā un kas Tiesā reģistrēts 2010. gada 12. jūlijā, tiesvedībā

Zollamt Linz Wels

pret

Laki DOOEL.

TIESA (ceturtā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*], tiesneši K. Šīmans [*K. Schiemann*], L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], K. Toadere [*C. Toader*] (referente) un E. Jarašūns [*E. Jarašiūnas*],

* Tiesvedības valoda — vācu.

ģenerāladvokāts N. Jēskinens [*N. Jääskinen*],
sekretārs A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *Laki DOOEL* vārdā — R. Burghofers [*R. Burghofer*], *Rechtsanwalt*,

— Austrijas valdības vārdā — K. Pezendorfere [*C. Pesendorfer*], pārstāve,

— Grieķijas valdības vārdā — K. Paraskevopulu [*K. Paraskevopoulou*] un I. Puli [*I. Pouli*], kā arī I. Bakopuls [*I. Bakopoulos*], pārstāvji,

— Eiropas Komisijas vārdā — A. Kaeiross [*A. Caeiros*] un B. R. Kilmans [*B.-R. Killmann*], pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par Komisijas 1993. gada 2. jūlija Regulas (EEK) Nr. 2454/93, ar ko nosaka īstenošanas noteikumus Padomes Regulai (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi (OV L 253, 1. lpp.), kurā grozījumi ir izdarīti ar Komisijas 2001. gada 4. maija Regulu (EK) Nr. 993/2001 (OV L 141, 1. lpp.; turpmāk tekstā — "Īstenošanas regula"), 555. panta 1. punkta c) apakšpunkta un 558. panta 1. punkta, kā arī Padomes 2006. gada 28. novembra Direktīvas 2006/112/EK par kopējo pievienotās vērtības nodokļa sistēmu (OV L 347, 1. lpp.; turpmāk tekstā — "PVN direktīva") 61. panta interpretāciju.

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *Zollamt Linz Wels* (Lincas Velsas muitas pārvalde) un transporta uzņēmumu *Laki DOOEL* (turpmāk tekstā — "*Laki*"), kas reģistrēts Bijušajā Dienvidslāvijas Republikā Maķedonijā, par muitas nodokļiem un ievešanai piemērojamo pievienotās vērtības nodokli (turpmāk tekstā — "PVN"), kas šim uzņēmumam tika pieprasīti par transportlīdzekļa un piekabes ievešanu Savienības teritorijā atbilstoši pagaidu ievešanas procedūrai ar pilnīgu atbrīvojumu no muitas nodokļiem.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Muitas kodekss

3 Padomes 1992. gada 12. oktobra Regulas (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas muitas kodeksa izveidi (OV L 302, 1. lpp.), kurā grozījumi ir izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 16. novembra Regulu (EK) Nr. 2700/2000 (OV L 311, 17. lpp.; turpmāk tekstā — "Muitas kodekss"), IV sadaļas 2. nodaļas 3. iedaļas F daļā ir paredzēti noteikumi par pagaidu ievešanas procedūru ar pilnīgu atbrīvojumu no muitas nodokļiem.

4 Muitas kodeksa 137. pantā, kas ir ietverts minētajā IV sadaļā, ir noteikts:

"Pagaidu ievešanas procedūra ļauj Kopienas muitas teritorijā ar pilnīgu vai daļēju atbrīvojumu no ievedmuitas nodokļiem un bez tirdzniecības politikas pasākumu piemērošanas izmantot ārpuskopienas preces, kas paredzētas atkalizvešanai nemainītā veidā, izņemot parastas pārmaiņas, kas radušās to lietošanas rezultātā."

5 Muitas kodeksa VII sadaļas 2. nodaļā ir iekļauti noteikumi par muitas parāda rašanos.

6 Muitas kodeksa 204. pantā, kas ir ietverts minētajā VII sadaļā, ir paredzēts:

"1. Ievedmuitas parāds rodas:

a) neizpildot kādu no pienākumiem, ko uzliek ievedmuitas nodoklim pakļaujamo preču pagaidu glabāšana vai tās muitas procedūras izmantošana, kurā tās nodotas,

vai,

b) neievērojot kādu nosacījumu preču nodošanai šajā muitas procedūrā vai pazeminātas ievedmuitas nodokļa likmes vai nulles likmes piemērošanai precēm sakarā ar to galapatēriņu,

[..].

2. Muitas parāds rodas vai nu brīdī, kad pienākums, kura neizpildīšana rada muitas parādu, netiek vairs pildīts, vai brīdī, kad preces tiek nodotas attiecīgajā muitas procedūrā, ja vēlāk tiek konstatēts, ka faktiski nav bijis izpildīts kāds nosacījums, kas regulē preču nodošanu attiecīgajā procedūrā ar [vai] pazeminātas ievedmuitas nodokļa likmes vai nulles likmes piemērošanu sakarā ar preču galapatēriņu."

7 Muitas kodeksa 215. pantā ir noteikts:

"1. Muitas parāds rodas:

— vietā, kur risinās notikumi, kas to rada,

[..]."

Īstenošanas regula

8 Īstenošanas regulas 232. pantā ir ietverti noteikumi par pagaidu ievešanas procedūru ar pilnīgu atbrīvojumu, tostarp transportlīdzekļiem. Šajā pantā ir noteikts:

"1. Šādi priekšmeti, kas nav deklarēti muitā rakstveidā vai mutvārdos, uzskatāmi par deklarētiem pagaidu ievešanai ar aktu, kas minēts 233. pantā, saskaņā ar [ievērojot] 579. pantu:

[..]

b) transportlīdzekļi, kas minēti 556.–561. pantā;

[..]."

9 Īstenošanas regulas III sadaļas 5. nodaļas 2. iedaļas 1. apakšiedaļā, kurā ir iekļauts 555.–562. pants, ir paredzēti noteikumi transportlīdzekļu pilnīgai atbrīvošanai no ievedmuitas nodokļa pagaidu ievešanas muitas procedūrā.

10 Īstenošanas regulas 555. pantā ir noteikts:

"1. Šajā apakšiedaļā:

[..]

c) "iekšējā satiksme" nozīmē Kopienas muitas teritorijā uzņemtu personu vai preču pārvadāšanu nogādāšanai uz kādu vietu šajā pašā teritorijā.

[..]"

11 Šīs regulas 558. pantā ir paredzēts:

"1. Pilnīgu atbrīvojumu no ievedmuitas nodokļa piešķir auto, dzelzceļa, gaisa, jūras un iekšzemes ūdensceļu transporta līdzekļiem, ja:

[..]

c) komerciālas izmantošanas gadījumā, izņemot dzelzceļa transporta līdzekļus, tos izmanto vienīgi pārvadājumam, kas sākas vai beidzas ārpus Kopienas muitas teritorijas; tos tomēr var izmantot iekšējā satiksmē, ja to paredz spēkā esošie noteikumi transporta jomā, jo īpaši par iebraukšanu [pieeju pārvadājumu tirgum] un pārvadājumu veikšanu.

[..]"

PVN direktīva

12 PVN direktīvas 61. pantā tiktāl, ciktāl tas attiecas uz ievestajām precēm piemērojamo PVN, ir paredzēts:

"Atkāpjoties no 60. panta, ja uz precēm, kuras importē Kopienā un kuras nav brīvā apgrozībā, [precēm, kuras nav brīvā apgrozībā, kopš ievešanas Kopienā] attiecas kāds no 156. pantā minētajiem režīmiem [procedūrām] vai gadījumiem, vai arī pagaidu importa režīms [pagaidu ievešanas procedūra] ar pilnīgu atbrīvošanu no importa nodevas [ievedmuitas nodokļa] vai ārējā tranzīta pasākums, tad šādu preču importa vieta ir dalībvalsts, kuras teritorijā uz tām beidz atteikties šie režīmi [šīs procedūras] vai gadījumi.

[..]"

"*CEMT*" *atļaujas sistēma*

13 Ar 1973. gada 14. jūnija rezolūciju Eiropas transporta ministru konferences (*CEMT*) padome, kuras sastāvā ietilpst 42 locekļi, tostarp visas Savienības dalībvalstis, ir izveidojusi kvotu sistēmu starptautiskajiem preču autopārvadājumiem starp dalībvalstīm.

Šajā sistēmā kompetentās iestādes var izsniegt atļauju, pamatojoties uz katras valsts kvotu (turpmāk tekstā — "*CEMT* atļauja").

14 No šīs atļaujas veidlapas, kas ir pievienota minētās kvotas izmantošanas rokasgrāmatai, izriet, ka ir atļauta preču komerciāla pārvadāšana starp iekraušanas un izkraušanas vietām, kas atrodas minētās konferences dalībvalstīs, kā arī transportlīdzekļu bez kravas satiksme visās šo valstu teritorijās.

Valsts tiesības

15 No lēmuma lūgt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka atbilstoši Austrijas Likuma par kravu autopārvadājumiem (*Güterbeförderungsgesetz*, *BGBl.* 593/1995; turpmāk tekstā — "*GütbefG*") 7. panta 1. punktam pārvadātājiem, kuri saskaņā ar tiesisko regulējumu, kas ir piemērojams valstī, kurā ir reģistrēts to uzņēmums, var pārvadāt preces ar mehāniskiem transportlīdzekļiem un kuriem ir *CEMT* atļauja, ir tiesības veikt pārvadāšanu uz federālo teritoriju vai šķērsojot to, vai no vietām, kas atrodas federālajā teritorijā, uz ārvalstīm.

16 Saskaņā ar *GütbefG* 9. panta 1. punktu pārvadātājam ir jānodrošina, lai visu preču pārrobežu pārvadāšanas laiku transportlīdzeklī atrastos šā likuma 7. panta 1. punktā prasīto atļauju apliecinoši dokumenti — pienācīgi aizpildīti un nepieciešamības gadījumā ar kompetentās iestādes izdarītu atzīmi. Turklāt atbilstoši *GütbefG* 9. panta 2. punktam transportlīdzekļa vadītājam, veicot visa veida preču pārrobežu pārvadāšanu, visā pārvadāšanas laikā ir jānodrošina šo minēto dokumentu pieejamība un uzrādīšana kontroles iestādēm pēc to pieprasījuma.

Pamata lietas fakti un prejudiciālie jautājumi

17 2008. gada 14. aprīlī *Laki* piederošs transportlīdzeklis ar piekabi bez kravas ieradās Savienības muitas teritorijā atbilstoši pagaidu ievešanas procedūrai ar pilnīgu atbrīvojumu no ievedmuitas nodokļa. Attiecībā uz šo transportlīdzekli un tā piekabi bija izsniegta *CEMT* atļauja preču pārvadāšanai starp Zviedriju un Vāciju.

18 Šajā transportlīdzeklī Zviedrijā tika iekrautas preces pārvadāšanai uz Vāciju un Austriju. Vispirms tika izkrautas Vācijā piegādātās preces. Austrijā tika izkrautas pārējās preces un minētajā transportlīdzeklī tika iekrautas preces pārvadāšanai uz Zviedriju. Kad transportlīdzeklis šķērsoja Austrijas robežu, Austrijas muitas iestādes veica tā pārbaudi.

19 Šīs pārbaudes beigās *Zollamt Linz Wels* secināja, ka attiecīgajam transportlīdzeklim nav atļaujas preču pārvadāšanai Austrijā un tādējādi *Laki* ir pārkāpusi šī transportlīdzekļa pagaidu ievešanas ar pilnīgu atbrīvojumu no ievedmuitas nodokļa nosacījumus. Tā pieprasīja šim uzņēmumam samaksāt muitas nodokļus EUR 7 524 apmērā, kā arī PVN EUR 10 909 apmērā par minētā transportlīdzekļa un tā piekabes ievešanu.

20 Apstrīdot *Zollamt Linz Wels* lēmuma likumību, *Laki* par minēto lēmumu cēla prasību *Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz* [Neatkarīgajā nodokļu palātā, Lincas nodaļā]. Šī tiesa apmierināja minēto prasību, uzskatot, ka muitas parāds ir radies tāda pārkāpuma dēļ, kas saistīts ar atļaujas preču pārvadāšanai uz Austriju neesamību, un ka šis pārkāpums bija izdarīts Zviedrijā, jo attiecīgās preces tika iekrautas šajā dalībvalstī. Tādējādi, kā uzskata minētā tiesa, pamata lietā Zviedrijas muitas iestādēm pienākas pieprasīt ievedmuitas nodokļa samaksu.

21 *Zollamt Linz Wels* par *Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz* nolēmumu iesniedza apelācijas sūdzību *Verwaltungsgerichtshof* [Augstākajā administratīvajā tiesā].

22 Iesniedzējtiesa savā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu uzsver, ka saskaņā ar Īstenošanas regulas 558. panta 1. punkta c) apakšpunktu pilnīgu atbrīvojumu no ievedmuitas nodokļa transportlīdzekļiem, kurus izmanto iekšējā satiksmē, piešķir tikai tad, ja valsts tiesību noteikumi pārvadājumu jomā, it īpaši attiecībā uz pieejas pārvadājumu tirgum un pārvadājumu veikšanas nosacījumiem, atļauj pārvadāšanu attiecīgās dalībvalsts teritorijā.

23 Tāpat iesniedzējtiesa uzskata, ka, lai noteiktu, kuru iestāžu kompetencē ietilpst iespējamā minētās Īstenošanas regulas tiesību normas pārkāpuma konstatēšana, ir jādefinē šajā tiesību normā ietvertā jēdziena "iekšējā satiksme" nozīme.

24 *Verwaltungsgerichtshof* šajā ziņā norāda uz 2004. gada 15. decembra spriedumu lietā C-272/03 *Siig* (Krājums, I-11941. lpp.), kurā Tiesa esot uzskatījusi, ka, lai konstatētu, vai transportlīdzekļa izmantošana atbilst pagaidu ievešanas procedūras ar pilnīgu atbrīvojumu no ievedmuitas nodokļa nosacījumiem, noteicošais kritērijs ir nevis preču galamērķis, bet gan transportēšana pati par sevi. Iesniedzējtiesa tomēr uzsver, ka minētais spriedums attiecas uz Īstenošanas regulas 670. panta interpretāciju vācu valodas redakcijā, kas bija spēkā pirms grozījumu izdarīšanas ar Regulu Nr. 993/2001 un kurā iekšējā satiksme bija definēta kā "tādu [..] preču pārvadāšana, ko [..] iekrauj Kopienas muitas teritorijā un [..] ko izkrauj tās pašas teritorijas citā vietā", kaut gan Īstenošanas regulas 555. pantā, kas attiecas uz pamata lietu, iekšējā satiksme tiek definēta kā "Kopienas muitas teritorijā uzņemtu [..] preču pārvadāšana nogādāšanai uz kādu vietu šajā pašā teritorijā".

25 Iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai šis grozījums var ietekmēt tādu kritēriju definēšanu, saskaņā ar kuriem nosaka valsti, kurā pārkāpums ir noticis, un tādējādi iestādes, kuru kompetencē ir konstatēt šo pārkāpumu. It īpaši tā uzdod jautājumu, vai minētais grozījums var tikt interpretēts kā iepriekšējā tiesiskā regulējuma "sašaurināšana", saprotot to tādējādi, ka jau preču iekraušana transportlīdzeklī, lai tās pārvadātu bez nepieciešamās atļaujas, un šīs pārvadāšanas uzsākšana vien ir nelikumīga iekšējā satiksme, un tātad, vai muitas parāds rodas pārvadāšanas uzsākšanas valstī. Tā uzsver, ka jauno iekšējās satiksmes jēdziena definīciju, kas ir sniegta Īstenošanas regulas 555. pantā, var interpretēt arī kā iepriekšējā tiesiskajā regulējumā paredzēto nosacījumu mīkstināšanu, saprotot to tādējādi, ka nelikumīga iekšējā satiksme ir notikusi tikai tad, ja ir notikusi pārvadāšana un izkraušana dalībvalstī bez atļaujas. Atbilstoši šādai interpretācijai muitas parāds rodas tikai attiecīgo preču galamērķa dalībvalstī.

26 Ņemot vērā šos apsvērumus, *Verwaltungsgerichtshof* nolēma apturēt tiesvedību lietā un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai [Īstenošanas regulas] 558. panta 1. punkts un 555. panta 1. punkta c) apakšpunkts, aplūkojot šīs tiesību normas kopsakarā, ir jāinterpretē tādējādi, ka transportlīdzekļa nelikumīga izmantošana iekšējā satiksmē pastāv, tiklīdz notiek iekraušana un sākas pārvadāšana, gadījumā, ja komerciāli izmantotam transportlīdzeklim ir izsniegta atļauja iekšējai satiksmei starp divām dalībvalstīm, iekraušana notiek vienā no abām dalībvalstīm, tomēr galamērķa dalībvalsts (paredzētā izkraušanas valsts) ir trešā dalībvalsts, attiecībā uz kuru atļauja nav izsniegta?

2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai [Muitas kodeksa] 204. panta 1. punkta a) apakšpunkts un 215. pants, aplūkojot šīs tiesību normas kopsakarā, ir

jāinterpretē tādējādi, ka šajā gadījumā muitas parāds rodas iekraušanas dalībvalstī un šī dalībvalsts ir atbildīga par ievedmuitas nodokļu iekasēšanu, lai gan tikai izkraušanas laikā tiek konstatēts, ka pārvadāšana ir notikusi uz dalībvalsti, attiecībā uz kuru nav iekšējās satiksmes atļaujas?

3) Turklāt, ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai [PVN direktīvas] 61. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka šajā gadījumā notiek imports iekraušanas dalībvalstī un šī dalībvalsts ir kompetenta iekasēt importam piemērojamo PVN, lai gan tikai izkraušanas laikā tiek konstatēts, ka pārvadāšana ir notikusi uz dalībvalsti, attiecībā uz kuru nav iekšējās satiksmes atļaujas?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

27 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Īstenošanas regulas 555. panta 1. punkts un 558. panta 1. punkta c) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka transportlīdzeklis, kurš ir reģistrēts trešā valstī un kuram ir atļauja iekšējai satiksmei starp divām Savienības dalībvalstīm atbilstoši pagaidu ievešanas procedūrai ar pilnīgu atbrīvojumu no muitas nodokļiem, kas ir paredzēta Muitas kodeksa 137. pantā, un no kura preces tikušas izkrautas trešajā dalībvalstī, pārkāpjot šajā dalībvalstī piemērojamās tiesību normas par pārvadājumiem, ir jāuzskata par nelikumīgi izmantotu jau preču iekraušanas brīdī vai tikai to izkraušanas brīdī.

28 Šī tiesa tostarp jautā, kuras valsts iestāžu kompetencē Muitas kodeksa 204. panta izpratnē ir iekasēt ievedmuitas nodokļus par tādu transportlīdzekli.

29 Lai noteiktu dalībvalsti, kurā nav izpildīti pienākumi, no kuriem ir atkarīga pagaidu ievešanas procedūras piemērošana transportlīdzeklim ar pilnīgu atbrīvojumu no ievedmuitas nodokļa, un dalībvalsti, kurā transportlīdzekļa īpašniekam ir jāmaksā muitas nodokļi, ir jāatgādina, ka atbilstoši Īstenošanas regulas 558. panta 1. punkta c) apakšpunktam šādu atbrīvojumu piešķir ne tikai tādiem autotransporta līdzekļiem, kurus izmanto vienīgi pārvadājumam, kas sākas vai beidzas ārpus [Kopienas] muitas teritorijas, bet arī tādiem, kurus izmanto iekšējā satiksmē, proti, preču pārvadāšanai, kas sākas vai beidzas muitas teritorijā. Šajā pēdējā minētajā situācijā transportlīdzekli iekšējā satiksmē var izmantot tikai tad, ja šāda pārvadāšana nav aizliegta atbilstoši spēkā esošajiem valsts tiesību noteikumiem, it īpaši tiem, kas attiecas uz pieejas pārvadājumu tirgum un pārvadājumu veikšanas nosacījumiem.

30 Tādējādi iekšējā satiksmē izmantota transportlīdzekļa pilnīga atbrīvošana no muitas nodokļa ir pieļaujama tostarp ar nosacījumu, ka tajā esošo preču pārvadāšana ir atļauta visās valstīs, kurās šis transportlīdzeklis pārvietojas.

31 Aplūkojamā gadījumā no lēmuma par prejudiciālu jautājumu uzdošanu izriet, ka pamata lietā transportlīdzeklis ir iebraucis Savienības muitas teritorijā bez kravas ar *CEMT* atļauju preču pārvadāšanai starp Zviedriju un Vāciju un ka Zviedrijā tika iekrautas preces pārvadāšanai ne tikai uz Vāciju, bet arī uz Austriju. Austrijā pārvadātājs bez *CEMT* atļaujas veica attiecīgo preču izkraušanu un pēc tam šajā transportlīdzeklī iekrāva preces pārvadāšanai uz Zviedriju.

32 Tādēļ rodas jautājums, vai kompetence iekasēt ievedmuitas nodokli par šo transportlīdzekli ir Zviedrijas Karalistes — dalībvalsts, kurā attiecīgās preces tika iekrautas, — iestādēm vai tomēr Austrijas Republikas — dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis pārvietojas, pārkāpjot valsts tiesību noteikumus, un kurā iepriekš minētās preces vai daļa no tām ir nelikumīgi izkrautas, — iestādēm.

33 Pirmkārt, no Muitas kodeksa 204. panta 1. punkta a) apakšpunkta izriet, ka muitas parāds rodas, neizpildot kādu no pienākumiem, no kuriem ir atkarīga atbrīvojumu no ievedmuitas nodokļa piemērošana preču ievešanai Savienības teritorijā, un, otrkārt, no jau minētā 204. panta 2. punkta izriet, ka minētais parāds rodas brīdī, kad viens no šiem pienākumiem vairs netiek izpildīts. Turklāt saskaņā ar Muitas kodeksa 215. pantu muitas parāds rodas vietā, kur notiek tie notikumi, kas to rada, — tātad tādā gadījumā, kāds tiek aplūkots pamata lietā, — vietā, kur ir izdarīts pārkāpums.

34 Tātad, lai noskaidrotu, kuru iestāžu kompetencē ietilpst ievedmuitas nodokļu iekasēšana par attiecīgo transportlīdzekli, ir jānosaka, kura darbība ir bijusi šī transportlīdzekļa īpašnieka pienākumu neizpildes pamatā, kuras dēļ iekšējās satiksmes procedūra tam nav piemērojama. Tādējādi ir jākonstatē, vai ar pārkāpumu ir jāsaprot tādu preču iekraušana, kas paredzētas pārvadāšanai uz dalībvalsti, kurā transportlīdzeklim nav atļauta preču komerciāla pārvadāšana, vai arī šis pārkāpums notiek brīdī, kad tiek šķērsota tās dalībvalsts robeža, kurā transportlīdzekļa pārvietošanās nozīmē valsts tiesību noteikumu pārkāpšanu, vai tad, kad preces tiek izkrautas šajā valstī.

35 Kā pamatoti norāda Komisija, lai rastos muitas parāds, jau nodoms vien izmantot preci, kas ir nodota pagaidu ievešanas procedūrā, citādi, nekā tas paredzēts uz šo procedūru attiecināmos nosacījumos, nerada pārkāpumu tiktāl, ciktāl šis nodoms

neizpaužas kā darbība vai bezdarbība, kas ir objektīvs piemērojamo tiesību normu pārkāpums (šajā ziņā skat. 2001. gada 1. februāra spriedumu lietā C-66/99 *D. Wandel*, *Recueil*, I-873. lpp., 48. punkts).

36 Tāpēc, lai konstatētu pārkāpumu, kas ticis izdarīts, izmantojot transportlīdzekli, kura izvešana notikusi atbilstoši pilnīga atbrīvojuma procedūrai, ir jāņem vērā vienīgi ar šo transportlīdzekli veiktās pārvadāšanas darbības. Tātad nav nozīmes nedz preču galamērķim, nedz arī vispārīgi šī transportlīdzekļa īpašnieka varbūtējiem nodomiem (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Siig*, 20. punkts). Tādējādi šī transportlīdzekļa izmantošanas pārkāpums ir jākonstatē, ņemot vērā vienīgi transportlīdzekļa veiktos maršrutus.

37 Tādā gadījumā, kāds ir pamata lietā, ir jākonstatē, ka pārkāpums konkrēti ir noticis tad, kad attiecīgajam transportlīdzeklim faktiski tika pārtraukts iekšējās satiksmes režīms, kuram tam bija ievests Savienības teritorijā, jo Austrijas Republikas teritorijā tika veikta komerciāla pārvadāšana, kas vairs neatbilda nedz *CEMT* atļaujā paredzētajai pārvadāšanai, nedz šīs valsts spēkā esošajos tiesību noteikumos paredzētajiem šādas pārvadāšanas nosacījumiem. Apstāklis, ka preču, kas šajā transportlīdzeklī tika iekrautas Zviedrijā, pārvadāšanas galamērķis bija Austrija un pārvadātājam nebija šādas atļaujas, nav pārkāpums tik ilgi, kamēr šis transportlīdzeklis nav šķērsojis šīs pēdējās dalībvalsts, kurā tas nevar veikt komerciālu pārvadāšanu, robežu.

38 Iesniedzējtiesa uzsver, ka Īstenošanas regulas 670. panta redakcijā, kas pastāvēja pirms redakcijas, kura piemērojama pamata lietai, un ko Tiesa ir interpretējusi iepriekš minētajā spriedumā lietā *Siig*, iekšējā satiksme tiek definēta kā "tādu [..] preču pārvadāšana, ko [..] iekrauj Kopienas muitas teritorijā un [..] ko izkrauj tās pašas teritorijas citā vietā". Savukārt šobrīd spēkā esošās Īstenošanas regulas 555. pantā iekšējā satiksme tiek definēta kā "Kopienas muitas teritorijā uzņemtu [..] preču pārvadāšana nogādāšanai uz kādu vietu šajā pašā teritorijā". Šī tiesa jautā, vai šāds grozījums

ietekmē kritēriju definēšanu, saskaņā ar kuriem ir nosakāma valsts, kurā ir noticis pārkāpums, un tādējādi ir nosakāmas tās kompetentās iestādes, kurām šis pārkāpums ir jākonstatē. Tā jautā, vai ar šo teksta grozījumu iekšējās satiksmes definīcijā ir ieviests nodoma elements.

39 Šajā ziņā, kā ir norādījusi Austrijas valdība un Komisija, iekšējās satiksmes jēdziena definēšanā izmantoto formulējumu grozījums dažās Īstenošanas regulas valodu versijās, salīdzinot ar formulējumiem, kas ir iekļauti minētajā 670. pantā, nemaina šīs tiesību normas saturu. Atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai gadījumā, ja starp Savienības dokumentiem dažādās valodās ir atšķirības, attiecīgā tiesību norma ir jāinterpretē atbilstoši tā tiesiskā regulējuma vispārējai jēgai un mērķim, kura sastāvdaļa tā ir (it īpaši skat. 2010. gada 29. aprīļa spriedumu lietā C-340/08 *M* u.c., Krājums, I-3913. lpp., 44. punkts). No šā sprieduma 35. punkta izriet, ka minētā 555. panta interpretācija, kas pārkāpuma konstatēšanu balstītu uz pārvadātāja nodomu, neatbilstu tā tiesiskā regulējuma sistēmai, kurā šī tiesību norma ir iekļauta.

40 Turklāt ir jāatzīmē, ka iesniedzējtiesas norādītais tiesību normas teksta grozījums ir atrodams tikai dažās Īstenošanas regulas valodu versijās, tomēr vairumā valodu versiju šis teikums minētajā Īstenošanas regulas 670. pantā nav grozīts.

41 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Īstenošanas regulas 555. panta 1. punkts un 558. panta 1. punkta c) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka par transportlīdzekļa, kas ir ievests Savienībā ar pilnīgu atbrīvojumu no muitas nodokļiem un tiek izmantots iekšējā satiksmē, izmantošanas pārkāpuma izdarīšanas brīdi ir jāuzskata tās dalībvalsts robežas šķērsošanas brīdis, kurā transportlīdzeklis pārvietojas, pārkāpjot valsts tiesību noteikumus pārvadājumu

jomā, proti, bez izkraušanas atļaujas, kuru izsniedz izkraušanas dalībvalsts, un šo nodokļu iekasēšana ietilpst minētās dalībvalsts iestāžu kompetencē.

Par otro un trešo jautājumu

42 Ņemot vērā uz pirmo jautājumu sniegto atbildi, Tiesai nav jāatbild uz otro un trešo jautājumu, jo iesniedzējtiesa tos bija uzdevusi tikai gadījumam, ja atbilde uz pirmo jautājumu būtu apstiprinoša.

Par tiesāšanās izdevumiem

43 Attiecībā uz pamata lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (ceturtā palāta) nospriež:

Komisijas 1993. gada 2. jūlija Regulas (EEK) Nr. 2454/93, ar ko nosaka īstenošanas noteikumus Padomes Regulai (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi, kurā grozījumi ir izdarīti ar Komisijas 2001. gada 4. maija Regulu (EK) Nr. 993/2001, 555. panta 1. punkts un 558. panta 1. punkta c) apakšpunkts

ir jāinterpretē tādējādi, ka par transportlīdzekļa, kas ir ievests Eiropas Savienībā ar pilnīgu atbrīvojumu no muitas nodokļa un tiek izmantots iekšējā satiksmē, izmantošanas pārkāpuma izdarīšanas brīdi ir jāuzskata tās dalībvalsts robežas šķērsošanas brīdis, kurā transportlīdzeklis pārvietojas, pārkāpjot valsts tiesību noteikumus pārvadājumu jomā, proti, bez izkraušanas atļaujas, kuru izsniedz izkraušanas dalībvalsts, un šo nodokļu iekasēšana ietilpst minētās dalībvalsts iestāžu kompetencē.

[Paraksti]